

平成22年4月9日

北総線の運賃値下げを実現する会

会長 吉田 治男様

京成電鉄株式会社

取締役社長 花田 力

再回答に対する公開質問書について（回答）

拝啓 陽春の候、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。

当社事業につきまして日頃から格別のご配慮を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、お申し越しのありました標記の件につきまして、以下の通りご回答申し上げます。

1]「乖離々々の航空需要と成田空港線の乗客数予測」について

①「2,940万人の根拠に関する成田国際空港(株)の公文書等による証明」について

この将来推計航空需要は、今回の申請にあたり、成田国際空港(株)から本来非公表を前提に頂いたものでございますので、算出方に関する公文書等の提出につきましては、ご容赦下さいますようお願い申し上げます。

②「航空需要予測の変化率と乖離したスカイライナー乗客予測の変化率」について

今回運賃認可申請において実施した需要予測は四段階推計法という予測手法を用いて行っており、その予測過程で使用する要素の一つとして、将来の推計航空需要を採用しておりますが、この他にも、東京圏の将来推計人口や他交通機関との競合状況など、様々な要素を使用しているため、ご指摘のように、単純に航空需要の増減に比例してスカイライナーの利用人員が増減する、という結果になるとは限りません。

③「成田空港2駅の乗降客実績より20%も少ない空港線の乗客予測数」について

成田空港線の一日平均輸送人員30,810人は、次の要素で構成されております。

(1)印旛日本医大以西各駅と成田湯川～成田空港間各駅相互間の利用人員

(2)成田湯川～成田空港相互間の利用人員

(3)北総線区間（京成高砂～印旛日本医大間）における当社列車利用人員

（いわゆる乗り替わり人員）

この他に、既存の京成本線利用による空港2駅乗降人員が存在しているため、成田空港線開業後の空港2駅乗降人員は次のようになります。

成田空港線利用の空港2 駅乗降人員（上記(1)のうち空港2 駅に係るもの及び(2)）
+ 京成本線利用の空港2 駅乗降人員

従って、成田空港線の乗客予測数と空港2 駅乗降人員の H20 年度実績 37,474 人/日
を比較しても、前者には京成本線の利用人員が含まれていないなど条件が異なるため、
両者は比較の対象になりません。

④「新線建設による時間短縮効果もみない乗客数予測」について

「調査報告書」の作成当時と現在では、将来推計航空需要や沿線人口の見通し等、
事業環境に大きな変化があり、同列での比較は困難と考えられます。

仮にこの点を無視したとしても、「調査報告書」における H27 年度の日平均輸送
人員は成田空港線なし：22.7 千人に対して、成田空港線あり：33.0 千人とされてお
りますが、この 33.0 千人は成田空港線+京成本線の輸送人員であること、さらに航空旅
客のみの数値であり都市内旅客は含まれていないことから、空港2 駅の乗降人員実績
と単純に比較することはできません。

なお、今回当社が実施した需要予測においては、成田空港線による時間短縮効果
を見込んだ設定としていること、並びに申請数値 30,810 人/日は H22 の予測値であるの
に対して、「調査報告書」は H27 の予測値であるため、比較の時点が異なっているこ
とを申し添えます。

2]「近距離激高・遠距離激安の成田空港線運賃体系を合理化する「指数グラフ」の詭弁」
について

前回ご提示したグラフは、純粹に遠距離逓減率を比較できるよう指数表示としたも
のでございます。

また、「神戸電鉄との比較が筋違いである」とのご指摘でございますが、鉄道事業に
必要な原価は、建設や運営にかかるコストなど多岐にわたっており、これらは建設時
期等によっても大きく変わってくるため、単純に「平坦線=低コスト」となるとは限
りません。

今回、神戸電鉄の運賃カーブを例示したのは、成田空港線の遠距離逓減率と同社の
現行運賃によるそれとが近いためであり、それ以外の意図はございません。

なお、鉄道の運賃制度は、利用者の混乱を招かないものとする必要がございます。
成田空港線は、現在既に営業を行っている北総線区間を含んでおりますが、この区間
では同じ鉄道施設を使用して当社と北総鉄道が列車を運行することになるため、北総
線区間においては利用者の混乱を招かないよう北総運賃と整合性をとり、どちらの列

車を利用しても同一運賃としております。このため、成田空港線の運賃体系は京成本線とは異なったものとなっております。

このように、ある区間に後から参入する鉄道会社が、重複区間の運賃を既営業会社と同額に設定する事例は他にもございます。

運賃の認可基準は、「運賃等の収入が『能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの（総括原価）』を超えないもの」と規定されており、運賃について国の審査を受け、認可基準に適合するものであれば認可されるという制度になっております。

成田空港線および北総線の運賃もこの基準に基づいて国の審査を受け、認可されております。

3】「通過待ちや減便で沿線住民に不便を強いる成田空港線」について

成田空港線の運行ダイヤにつきましては、乗り入れ先の各社も含め現在調整中ですが、現行の北総鉄道が運行する列車本数を維持した上で、当社が運行する一般特急が加わる形となり、上下合わせて50本程度増える予定です。これにより、北総線区間では都心方向への運行本数が平日で約3割、土休日で約4割の増加となります。

また、現在北総線の特急や急行は、朝の上りと夕・夜間の下りにしか運行されておりますが、終日にわたり速達性の高い特急列車をご利用頂けるようになりますので、ご指摘のように北総線列車にスカイライナー等の通過待ちが発生するものの、総体としては利便性が格段に向上するものと考えております。

通過待ちの時間や当社の一般特急列車との接続にも可能な限り配慮して参りますので、何卒ご理解下さいますよう、お願い申し上げます。

4】「京成本線では取っている空港旅客加算運賃をとらない不公正」について

成田空港線において140円加算運賃を取ることが「当然であり法的に可能」と主張されておりますが、「事業許可時に仮置きした運賃体系」がそのまま「上限運賃」として認可されるのではなく、両者は根拠となる法令の規定や審査基準等が異なる別個のものであるため、それぞれの段階において個別に審査されるものでございます。

従いまして、事業許可時に見込んでいたということが「140円加算運賃を当然に取る」ことにはなりません。

また加算運賃は、既存の鉄道路線から一部の区間を新線として延伸する際に、その建設等に係る多額の資本コストを回収する一手法として、当該区間をご利用になるお客様にコストをご負担頂くために設定するものです。

しかしながら、成田空港線は京成高砂～成田空港間の全線が一つの路線として開業し機能するため、京成本線の延伸（京成成田～成田空港駅間）とは状況が異なります。このため、今回の認可申請においては成田空港線全線を一つの運賃体系として、同線をご利用になるお客様にコストをご負担頂くこととしたものです。

なお、「空港輸送に係るコストを北総線区間のお客様に転嫁している」とのご批判でございしますが、成田空港線の開業により、北総線区間では大幅な列車本数の増発がなされる他、速達性の高い特急列車をほぼ終日にわたりご利用頂くことが可能になるため、格段に利便性が向上するにも関わらず、北総線区間の運賃は値下げを実施いたします。

このように、北総線区間のみをご利用になるお客様に対しては、現行以上のご負担を頂くことが無い様、整合を図った運賃設定とさせて頂いておりますので、何卒ご理解下さいますよう、お願い申し上げます。

5】「北総鉄道の増収になる線路使用料は支払わないのか」について

線路使用料は、運行主体の第2種鉄道事業者が使用する鉄道施設の資本費相当分に基づき算出することが原則です。従って、当社から北総鉄道に対する線路使用料につきましても、この原則に基づき、当社が北総線区間で列車運行に必要な鉄道施設の資本費相当分に基づく線路使用料を支払うこととなります。

但し、北総鉄道は自社の施設を使用して鉄道事業を営む第1種鉄道事業者であることから、当社が同区間を運行することによって、北総鉄道の収入に影響を与えないようにする必要があります。そのため、当社が計上する「現行の北総列車から当社の運行する一般特急列車に乗り替わるお客様に係る収入と北総線が成田空港と直結されることにより新たに発生するお客様に係る収入」が、前述の資本費相当分に基づく線路使用料額を上回った場合は、その差額を上乗せして北総鉄道に支払うこととしております。

このように、当社は北総鉄道に対して、新たに発生するお客様に係る分を含む適正な額の線路使用料を支払うことになっております。

6】「不適正が疑われる運賃設定の前提＝総括原価」について

ご指摘の通り、今回の申請では新型車両の両数を事業許可時の136両から112両に減らしたことから、これに応じて減価償却費も減額しておりますが、その他の投資の計上等により、総額では大きく変動しない結果となっております。

線路使用料につきましても、計上方の違いや施設を保有する各事業者の建設・改良コスト等に応じて金額に増減が発生する等、事業許可時と比較して単純に減額になる

というわけではございません。

また、北総鉄道と千葉ニュータウン鉄道の線路使用料ですが、前述の通り、当社が運行する一般特急列車に乗り替わるお客様と北総線が成田空港に直結されることにより新たに発生するお客様に係る収入が、資本費相当分に基づく額を上回った場合、その差額を上乗せして支払うことになっておりますので、架空の経費ではございません。

おわりに、現在策定中の北総線区間における運行計画では、現行の北総鉄道が運行する列車本数を維持した上で、当社が運行する一般特急が上下合わせて50本程度増える形となるため、同区間では都心方向への運行本数が平日で約3割、土休日で約4割の増加となる予定でございます。一般特急が停車しない駅からも、特急停車駅で一般特急にお乗り換え頂くことで、都心への所要時間が短縮されるとともに、北総線からの成田空港アクセスも大変便利になります。

また、北総鉄道は現在も債務超過状態にあり、本来運賃値下げを実施する状況にはございませんが、千葉県及び沿線自治体にもご負担頂くとともに北総鉄道の努力も合わせて、平均約4.6%の北総線運賃の値下げを成田空港線開業時から実施することいたしました。

必ずしもご満足頂ける内容ではないかもしれませんが、沿線の皆様のご要望に何とかお応えしたいと考えての決断でございます。

当社は、成田空港線につきまして、安全かつ利便性の高いサービスに努めてまいりますので、ご利用方よろしくお願い申し上げます。

敬具